I. Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung

Deutschland muss auf dem Weg zur Planungs- und Baubeschleunigung mutige Wege gehen. Notwendig ist eine grundsätzliche Überarbeitung von Planungs-, Bau-, Umwelt-, Vergabe- und des (Verwaltungs-)Verfahrensrechts. Wir werden eine europäische Initiative zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung starten; der nationale „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung" wird fortgesetzt. Wir wollen ein einheitliches Verfahrensrecht („one-for-many") für Infrastrukturvorhaben schaffen. Verfahrensbeschleunigende Potenziale nutzen wir in der Bundesraumordnung und im Baugesetzbuch. Wir stärken die Multikodierung von Flächen. Formalisierte Verfahren werden flexibilisiert, Verfahrensstufen reduziert, um Doppelprüfungen abzubauen. Erörterungstermine werden fakultativ ausgestaltet. Das Bundesraumordnungsrecht soll mit den Ländern strategischer aufgestellt und mit überragendem öffentlichen Interesse ausgestattet werden. Ein Verfahren wird in dem Recht beendet, in dem es begonnen wurde: Wir führen eine verbindliche Stichtagsregelung zum frühestmöglichen Zeitpunkt im Planungsprozess ein. Das Verbandsklagerecht werden wir reformieren, straffen und auf die tatsächliche Betroffenheit ausrichten. Der identische, der erweiterte und der vollseitige Ersatzneubau bei Infrastrukturvorhaben soll von der Pflicht eines Planfeststellungsverfahrens ausgenommen werden. Die Plangenehmigung soll zum Regelverfahren werden. Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit sowie Prüfungen finden nur einmal statt. Für wesentliche Infrastrukturvorhaben wird der vorzeitige Maßnahmenbeginn zur Aufrechterhaltung einer funktionierenden Infrastruktur im laufenden Planverfahren zugelassen. Wir erleichtern in einem Naturflächenbedarfsgesetz die Ausweisung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die Vernetzung von Ausgleichsmaßnahmen (Biotopverbund). Beim Arten- und Naturschutz soll bundeseinheitlich der Populationsansatz angewendet werden. Mit den Ländern werden wir die Planungs- und Genehmigungsverfahren vollständig digitalisieren. Mit den Kammern wollen wir Planungskapazitäten ausbauen.

II. Bauen und Wohnen

Wohnen wollen wir für alle Menschen bezahlbar, verfügbar und umweltverträglich gestalten. Alle Wohnformen, ob Eigentum oder Mietwohnung, in der Stadt und im ländlichen Raum sind für uns gleichwertig. Wir kurbeln den Wohnungsbau und die Eigentumsbildung durch eine Investitions-, Steuerentlastungs- und Entbürokratisierungsoffensive an. Zur Stabilisierung des Wohnungsmarktes wird der soziale Wohnungsbau als wesentlicher Bestandteil der Wohnraumversorgung ausgebaut. Mieter müssen wirksam vor Überforderung durch immer höhere Mieten geschützt werden. Wir stärken die städtebauliche Entwicklung unseres Landes, gerade auch in den ländlichen Räumen, bekämpfen Leerstand in strukturschwachen Regionen, stärken Innenstädte und soziale Infrastrukturen und passen sie an Klimawandel sowie Barrierefreiheit an. Wir werden das Baugesetzbuch in zwei Schritten novellieren. In den ersten 100 Tagen werden wir einen Gesetzentwurf zur Einführung eines Wohnungsbau-

Turbos unter Berücksichtigung der kommunalen Planungshoheit vorlegen, sowie Lärmschutzfestsetzungen erleichtern; zugleich werden die Vorschriften über den Umwandlungsschutz (§ 250 BauGB) und die Bestimmung der Gebiete mit angespanntem Wohnungsmarkt um fünf Jahre verlängert. In einem zweiten Schritt werden wir eine grundlegende Reform zur Beschleunigung des Bauens vornehmen. Vorkaufsrechte für Kommunen in Milieuschutzgebieten und für Problemimmobilien werden gestärkt, preislimitierter Vorkauf vereinfacht, die Umgehung von kommunalen Vorkaufsrechten bei Share Deals verhindert. In Milieuschutzgebieten werden Vorhaben zur Herstellung von Barrierearmut und energetischer Sanierung sozialverträglich ermöglicht. Selbstnutzende Eigentümer werden wir von den Regelungen des Milieuschutzes ausnehmen. Die TA Lärm, das Bauplanungsrecht und die TA Luft werden weiterentwickelt, um Nutzungskonflikte zwischen Wohnen, Gewerbe und Landwirtschaft zu lösen. Baustandards werden vereinfacht und der Gebäudetyp E abgesichert. Die Bindungswirkung von Normsetzungen durch Selbstverwaltungsorganisationen wird überprüft und auf ein sicherheitsrelevantes Maß zurückgeführt. Um den Gebäudetyp E zivilrechtlich zu ermöglichen, wird eine gesetzliche Verknüpfung mit den Technischen Baubestimmungen der Länder vorgenommen. Das Abweichen von den anerkannten Regeln der Technik stellt künftig keinen Mangel mehr dar. Die unabhängige Stelle zur Kostenfolgeprüfung von DIN-Normen wird eingesetzt. Durch serielles, modulares und systemisches Bauen heben wir Beschleunigungspotenziale. Zur Wohneigentumsbildung für Familien („Starthilfe Wohneigentum"), zur Neubauförderung und zur Sanierung bestehenden Wohnraums werden steuerliche Maßnahmen verbessert, eigenkapitalersetzende Maßnahmen geschaffen und die Übernahme von staatlichen Bürgschaften für Hypotheken geprüft. Die KfW-Förderprogramme werden zu zwei zentralen Programmen zusammengeführt und vereinfacht: Ein Programm für den Neubau und eines für die Modernisierung. Dabei setzen wir Anreize für einfaches, klimafreundliches und kostenreduziertes Bauen. Zur Vergabe von Eigen- und Fremdkapital soll im Zusammenspiel von öffentlichen Garantien (z.B. KfW) und privatem Kapital ein Investitionsfonds für den Wohnungsbau aufgelegt und auch kommunale Wohnungsbaugesellschaften durch eigenkapitalentlastende Maßnahmen unterstützt werden. Wir stärken die BImA durch Einnahmenverwendung für den Wohnungsbau und statten sie mit begrenzter Kreditfähigkeit aus. Für die Erreichung der Klimaziele ist der Gebäudesektor zentral. Bezahlbarkeit, Technologieoffenheit, Versorgungssicherheit und Klimaschutz sind unsere Ziele für die Modernisierung der Wärmeversorgung. Wir werden das Heizungsgesetz abschaffen. Wir werden ein neues Recht schaffen, das einen Paradigmenwechsel weg von einer kurzfristigen Energieeffizienzbetrachtung beim Einzelgebäude hin zu einer langfristigen Betrachtung der Emissionseffizienz vollzieht. Die Heizungsförderung werden wir fortsetzen. Die Förderfähigkeit des EH55-Standards wollen wir zeitlich befristet zur Aktivierung des Bauüberhangs wiederherstellen. Die nationalen Gebäudeeffizienzklassen im GEG werden mit unseren Nachbarländern harmonisiert. Spielräume bei der Umsetzung der EPBD

69 schöpfen wir aus; für eine Verlängerung der Umsetzungsfristen setzen wir uns ein. GEG und kommu-
70 nale Wärmeplanung werden enger verzahnt. Die Wärmeplanung wird zur Energieplanung weiterent-
71 wickelt. Wir führen eine Abfallende-Regelung in der Ersatzbaustoffverordnung ein, ermöglichen not-
72 wendige Anlagen für die verstärkte Nutzung von RC-Baustoffen. Wir werden einen Aktionsplan bioba-
73 sierte Baustoffe und einen Aktionsplan energieintensive Baustoffe erstellen. Investitionen in den sozi-
74 alen Wohnungsbau werden schrittweise deutlich erhöht, in diesem Rahmen werden die Mittel für Jun-
75 ges Wohnen verdoppelt und Mittel für barrierefreies, altersgerechtes Wohnen zur Verfügung gestellt.
76 Für bewilligte Projekte werden schnell ausreichende Mittel zur Abfinanzierung zur Verfügung gestellt.
77 Um die „WG-Garantie" für Auszubildende und Studierende zu erreichen, werden wir neben den zu-
78 sätzlichen Investitionen in Junges Wohnen die Förderbestimmungen für den Belegungsankauf von
79 Wohnraum für Auszubildende und Studierende öffnen. Der Verbraucherschutz zur Durchsetzung von
80 Mieterrechten für junge Menschen wird gestärkt. Damit auch Auszubildende profitieren können, wer-
81 den Beratungskompetenzen in einer Anlaufstelle für Auszubildenden-Wohnen auf Bundesebene ge-
82 bündelt. Der Wohnungsbau soll aus den Beihilfevorschriften der EU ausgenommen werden. Das ge-
83 nossenschaftliche Wohnen wird weiter gefördert, die Wohngemeinnützigkeit wollen wir mit Investiti-
84 onszuschüssen ergänzen. Das Wohngeld wird mit den Ländern vereinfacht. [Der Bund wird die Kosten
85 für das Wohngeld vollständig übernehmen] [Es bleibt bei der hälftigen Aufteilung der Wohngeldkos-
86 ten]. Die Mietpreisbremse in angespannten Wohnungsmärkten wird zunächst für zwei Jahre verlän-
87 gert. Bis zum 31.12.2026 wird eine Expertengruppe mit Mieter- und Vermieterorganisationen die Har-
88 monisierung von mietrechtlichen Vorschriften, eine Reform zur Präzisierung der Mietwucher-Vor-
89 schrift im Wirtschaftsstrafgesetzbuch und eine Bußgeldbewehrung bei Nichteinhaltung der Mietpreis-
90 bremse vorbereiten. In angespannten Wohnungsmärkten werden Indexmieten bei der Wohnraumver-
91 mietung, möblierte und Kurzzeitvermietungen einer erweiterten Regulierung unterworfen. [Wir wer-
92 den für Gebiete mit angespanntem Wohnungsmarkt nur eine maximale Mietsteigerung von sechs Pro-
93 zent in drei Jahren bis zur ortsüblichen Vergleichsmiete zulassen, in allen anderen Regionen statt der-
94 zeit 20 nur 15 Prozent. Die Länder sollen in extrem angespannten Wohnungsmärkten Mieterhöhungen
95 stärker begrenzen können.] [Eine Verschärfung der Kappungsgrenze wird abgelehnt.] Über eine Ände-
96 rung der Modernisierungsumlage werden wir dafür Sorge tragen, dass zum einen wirtschaftliche In-
97 vestitionen in die Wohnungsbestände angereizt werden und zum anderen die Bezahlbarkeit der Miete
98 künftig besser als jetzt gewährleistet bleiben kann. So lösen wir das Vermieter-Mieter-Dilemma auf.
99 Die Wertgrenze bei Kleinmodernisierungen wird bis Ende 2025 auf 20.000 Euro angehoben. Die Ne-
100 benkosten für Mieterinnen und Mieter sollen transparenter und einfacher nachvollziehbar sein. Damit
101 Vermieten wieder attraktiver wird, gilt: Wer günstig vermietet, wird steuerlich belohnt. Eine nationale
102 Mietenberichterstattung wird eingeführt. Der Aktionsplan gegen Wohnungslosigkeit wird umgesetzt.

103 Um Obdachlosigkeit zu verhindern, soll die Schonfristzahlung einmalig eine ordentliche Kündigung ab-
104 wenden können (Härtefallregelung). Die Städtebauförderung wird modernisiert und vereinfacht, Inno-
105 vationen werden gefördert. Für Kommunen unter 100.000 Einwohnern können die Länder integrierte
106 Stadtentwicklungskonzepte regeln. Das Finanzvolumen der Städtebauförderung wird schrittweise ver-
107 doppelt. BIM wird zum zentralen Instrument der Digitalisierung des Bauwesens weiterentwickelt. Die
108 Errichtung eines Bundesforschungszentrums für klimaneutrales und ressourceneffizientes Bauen be-
109 ginnen wir gemeinsam mit den Ländern Sachsen und Thüringen und stellen eine verstetige Finanzie-
110 rung sicher. Wir stehen zum Berlin/Bonn-Gesetz und werden eine Zusatzvereinbarung abschließen. In
111 Halle (Saale) wird ein Zukunftszentrum für „Deutsche Einheit und Europäische Transformation" errich-
112 tet.
113 **III. Verkehr**

114 Mobilität ist soziale und ökonomische Voraussetzung für das Funktionieren und den Wohlstand unseres
115 Landes und muss sich an Realitäten orientieren, bezahlbar, verfügbar und umweltverträglich sein. Die
116 Infrastruktur muss leistungsfähig gemacht werden, um die Resilienz zu stärken und die Klimaziele zu
117 erreichen. Wir ermöglichen Mobilität in Stadt und Land nach den Bedürfnissen der Menschen. Für die
118 Verkehrsträger werden geschlossene Finanzierungskreisläufe eingeführt, Einnahmen kommen dem je-
119 weiligen Verkehrsträger zugute. Es gilt ein Drei-Säulen-Modell aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzie-
120 rung und privatem Kapital, z. B. über ÖPP in begrenztem Umfang. Es wird eine überjährige, flexible und
121 verlässliche Finanzierung garantiert. Die Autobahn GmbH wird begrenzt kreditfähig und ihr werden
122 Lkw-Mauteinnahmen zur Verfügung gestellt (Einnahmekompetenz). Aus dem Sondervermögen wer-
123 den für die Straße zur Auflösung des Sanierungsstaus insbesondere bei Brücken und Tunneln Mittel zur
124 Verfügung gestellt. Es wird geprüft, wie sich die Autobahn GmbH dauerhaft stabil finanzieren kann.
125 Eine umfassende parlamentarische Kontrolle der Mittel wird gewährleistet. Investitionen in das deut-
126 sche Schienennetz werden gesteigert. Das gilt für Haupt- und Nebenstrecken sowie die Großknoten
127 gleichermaßen. Der Infraplan wird als gesetzliches Steuerungsinstrument entwickelt und mit einer ent-
128 sprechenden, verbindlichen Finanzierungszusage („Eisenbahninfrastrukturfonds") versehen. Damit si-
129 chern wir die vom Eigentümer priorisierten Vorhaben. Das Sanierungskonzept der Hochleistungskorri-
130 dore wird fortlaufend überprüft und angepasst. Die HLK-Sanierung wird aus dem Sondervermögen Inf-
131 rastruktur finanziert und an dessen Laufzeit gekoppelt. Dadurch stehen die Mittel der Leistungs- und
132 Finanzierungsvereinbarung wieder für die Fläche zur Verfügung. Investitionen in die Digitalisierung
133 werden mit einem Schwerpunkt auf Digitale Stellwerke und eine flächendeckende ETCS-Ausrüstung
134 priorisiert, die fahrzeugseitige Ausstattung haben wir im Blick. Elektrifizierung ist Klimaschutz: Wir wer-
135 den sie beschleunigen und auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis verzichten. Die Digitalisierung und die
136 Elektrifizierung finanzieren wir aus dem KTF. Programme zur Modernisierung von Bahnhöfen, zur Schaf-
137 fung von Barrierefreiheit und zum Lärmschutz werden fortgesetzt. Durch gezielten Aus- und Neubau

138 werden wir etappenweise und fahrplanorientiert einen integrierten stabilen Takt zwischen Nah- und
139 Fernverkehr unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs (Deutschlandtakt) etablieren. Zentrale
140 Teile der Verkehrsinfrastruktur nach Polen und der Tschechischen Republik werden zügig ausgebaut.
141 Dafür stellen wir schnellstmöglich Planungsrecht und Finanzierung sicher. Europa-Züge mit Fernver-
142 kehrsstandard zur besseren Anbindung aller unserer europäischen Nachbarländer werden eingesetzt.
143 Die Straße ist ein bedeutender Verkehrsträger und das Auto ein wichtiges Fortbewegungsmittel, vor
144 allem für die Menschen im ländlichen Raum. Unter Wahrung hoher Standards wird die Fahrausbildung
145 reformiert, um den Führerscheinerwerb bezahlbarer zu machen. [Ein generelles Tempolimit auf deut-
146 schen Autobahnen lehnen wir ab] [Wir führen ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen
147 ein]. Im Straßenverkehr orientieren wir uns am Zielbild der Vision Zero. Den Rad- und Fußverkehr wer-
148 den wir als Bestandteil nachhaltiger Mobilität stärken und fördern. Im Rahmen der Eurovignetten-
149 Richtlinie wird geprüft, wie Mehrfachbelastungen des Straßengüterverkehrs durch die CO_2-Bepreisung
150 reduziert werden können. Dem Fahrermangel wirken wir entgegen durch eine Reform der Berufskraft-
151 fahrerqualifikation und attraktivere Rahmenbedingungen, wie z. B. gut ausgestattete Lkw-Stellplätze
152 und bessere Kontrollen von Sozialstandards. Die Genehmigung von Schwerlast- und Großraumtrans-
153 porten beschleunigen wir. Wir wollen mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern. Für
154 die Ertüchtigung der Infrastruktur aus Wasserstraßen, Schleusen, See- und Binnenhäfen werden wir für
155 notwendige Investitionen eine auskömmliche zusätzliche Finanzierung mit Planungssicherheit organi-
156 sieren. Dafür wird ein Finanzierungs- und Realisierungsplan entwickelt, und auch aus dem Sonderver-
157 mögen finanziert. Wir werden den KTF nutzen, um die Transformation der Wasserstraßen und Häfen
158 weiter zu unterstützen. Die Nationale Hafenstrategie wird umgesetzt. Am bestehenden Bundesver-
159 kehrswegeplan und den Verfahren zu seiner Aufstellung und Überprüfung halten wir fest, ebenso am
160 Grundsatz „Erhalt vor Neubau". Die vorbereitenden Arbeiten laufen weiter. Die luftverkehrsspezifi-
161 schen Steuern, Gebühren und Abgaben wollen wir reduzieren und nehmen in einem ersten Schritt die
162 Erhöhung der Luftverkehrssteuer aus 2024 zurück. Die über das EU-Maß hinausgehende PtL-Quote
163 schaffen wir sofort ab. Wir sorgen dafür, dass Europäische Fluggesellschaften bei der SAF-Quote nicht
164 schlechter gestellt werden als außereuropäische. Die Hälfte der nationalen Einnahmen aus dem luft-
165 fahrtinduzierten ETS-1 wollen wir zur Förderung der Marktimplementierung von SAF verwenden. Die
166 Regionalflughäfen werden wir mit Blick auf die Flugsicherungskosten weiter unterstützen. Um sicher-
167 zustellen, dass das Geld des Bundes künftig bei der Schieneninfrastruktur ankommt, sich die Qualität
168 des Schienenverkehrs deutlich verbessert und die Arbeitsplätze nachhaltig gesichert werden, wollen
169 wir mittelfristig eine grundlegende Bahnreform umsetzen. Wir werden die DB InfraGO vom DB-Konzern
170 weiter entflechten innerhalb des integrierten Konzerns. Hierzu sind sowohl personelle, rechtliche als
171 auch organisatorische Maßnahmen zu ergreifen. Sowohl beim DB Konzern als auch bei der InfraGO soll

eine Neuaufstellung von Aufsichtsrat und Vorstand erfolgen mit dem Ziel, mehr Fachkompetenz abzubilden und eine Verschlankung zu erreichen. Der Fortbestand des BEAV zwischen DB-Konzern und InfraGO wird geprüft. Der konzerninterne Arbeitsmarkt bleibt erhalten. Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur soll neben dem Sondervermögen weiterhin aus dem Bundeshalt erfolgen, ergänzt durch Einnahmen aus den Trassenentgelten. Das Trassenpreissystem reformieren wir. Für DB Cargo prüfen wir, wie ihre Marktfähigkeit kurzfristig wiederhergestellt werden kann. Mit strategischen Partnern werden wir die Transformation des Einzelwagenverkehrs kombiniert mit einem Hub-System prüfen und entwickeln. Zur Stärkung des ÖPNV werden Bund und Länder die ÖPNV-Finanzierung auf eine neue gesetzliche Grundlage stellen und einen Modernisierungspakt starten. Die Regionalisierungsmittel sollen vorrangig als Bestellmittel für den Schienenpersonennahverkehr genutzt werden. Wir werden den Status quo sichern, steigende Kosten auffangen und Spielräume für neue Verkehre schaffen. Die Dynamisierung werden wir anpassen. Das GVFG wird vereinfacht und entbürokratisiert, für innovative Ansätze (z.B. Magnetschwebebahn) geöffnet und der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen erleichtert. Die GVFG-Mittel werden wir schrittweise deutlich aufstocken und den Fördersatz erhöhen. Finanzieren werden wir dies auch aus dem Sondervermögen Infrastruktur und an dessen Laufzeit koppeln. Das Deutschlandticket wird über 2025 hinaus fortgesetzt. Dabei wird der Anteil der Nutzerfinanzierung ab 2027 schrittweise und sozialverträglich erhöht. Um Planungssicherheit für die Kunden beim Ticket aber auch für Bund und Länder bei der Finanzierung zu gewährleisten, werden die Kosten für das Ticket nach einem festen Schlüssel aufgeteilt. Wir fördern aus dem KTF die Flottenumrüstung auf klimaneutrale Busse im ÖPNV. Den flächendeckenden Ausbau von Pkw- und Lkw-Ladeinfrastruktur treiben wir voran und erhöhen die Förderung. Das Laden an Betriebshöfen und Depots beziehen wir ein. Bei öffentlichen Ladesäulen sorgen wir für Preistransparenz und technische Vereinheitlichung. Wir machen Deutschland zum Leitmarkt für autonomes Fahren und werden mit den Ländern Modellregionen entwickeln und mitfinanzieren. Das Deutsche Zentrum für Mobilität bauen wir weiter aus. Um die Nutzung von Mobilitäts-, Fahrzeug- und Lkw-Mautdaten zu ermöglichen, werden wir die Rahmenbedingungen weiterentwickeln. Die Mobilitätsangebote auf den unterschiedlichen Verkehrsträgern werden wir besser vernetzen.